

公開実用 昭和63- 166884

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 実用新案出願公開

⑪ 公開実用新案公報 (U) 昭63- 166884

⑫ Int. Cl.

B 62 J 39/00

識別記号

厅内整理番号

G-6862-3D

⑬ 公開 昭和63年(1988)10月31日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑭ 考案の名称 オートバイの導風装置

⑮ 実 願 昭62- 59351

⑯ 出 願 昭62(1987) 4月20日

⑰ 考案者 太田 登也 静岡県浜松市白羽町231- 1

⑱ 出願人 鈴木自動車工業株式会社 静岡県浜名郡可美村高塚300番地

⑲ 代理人 弁理士 佐藤 一雄 外2名

明細書

1. 考案の名称

オートバイの導風装置

2. 実用新案登録請求の範囲

パイプ製の左右のメインフレームの前部を中心
に寄せて前端にヘッドパイプを溶着するものに於
て、左右のメインフレームの前部に前方開口部を
設け、左右のメインフレーム後部をブリッジパイ
プで溶着連結して、内部を連通させ、ブリッジパイ
プの中央後面に出口孔を設け、該出口孔の後側
にエアークリーナーの吸入口を配したことを特徴
とするオートバイの導風装置。

3. 考案の詳細な説明

〔考案の技術分野〕

この考案は、オートバイの導風装置に関する。

〔考案の技術的背景と問題点〕

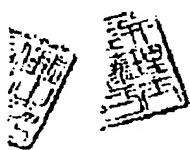
オートバイは、エンジンに気化器とエアークリ

1006

- 1 -

実開63-166884

BEST AVAILABLE COPY



ーナーを連結し、エアークリーナーで埃を取除いた空気に、気化器で燃料を混入し、エンジンに吸入させて吸気ガスを供給している。エンジンは、運転によって発熱して高温になり、雰囲気の温度が高くなる。特に高速タイプでは、車体前部を流線型のカウリングで覆って風の抵抗を少くするようにしており、この場合には、エンジンがカウリングの内側になり、換気が十分できず、雰囲気温度が高くなる。この高い温度の空気をエアークリーナーに吸入すると、空気密度が薄く吸気効率が低下して、エンジン出力が低下する。このため、カウリング前面に開口した導風管をフレーム前部に開口して、走行で受ける風をエアークリーナー方向に導くようになしたもののが、実開昭60-66594号公報に示すように知られているが、エアークリーナーから離れており、熱気と混合して、大気温度より高い吸気になって、十分な効果が得られない。

〔考案の目的〕

この考案は、かかる点に鑑み、パイプ製のフレ

ームを利用して、エアークリーナーの吸入口近くに走行風が吹出す出口孔を設け、熱気の混入が少く、吸気の温度が大気温度に近くて、吸気効率が低下しないオートバイの導風装置を得ることを目的とする。

〔考案の構成〕

以下、本考案を図面に示す実施例によって説明する。

第1図及び第2図は、本考案の一実施例を示すものである。左右のメインフレーム1は、断面長四角形のパイプ製で、前部を中心側に曲げて集め、前ホークを保持するヘッドパイプ2を前端中央内側に溶着する。そして、左右のメインフレーム1は前端に前方に向けた開口部3を設けてある。左右のメインフレーム1の後端は、縦フレーム4の上端を嵌合させて塞ぎ、溶着してある。左右のメインフレーム1の後部は、左右のメインフレーム1を連結するように、ブリッジパイプ5を溶着する。左右のメインフレーム1は、ブリッジパイプ5を溶着する部分に孔を設けて、内側を連通させてあ



る。ブリッジパイプ5の中央後面には、出口孔6を設けてあり、その後側に、エアークリーナー7の吸入口8を配置する。

第3図は本考案の他の実施例を示すものである。この場合は、ヘッドパイプ2にヘッド金具9を溶着し、このヘッド金具9の両端に左右のメインフレーム1を連結溶着し、ヘッド金具9の前面に開口部3を設けてある。その他は第1図及び第2図に示したものと同じである。

第4図は本考案の更に他の実施例を示すものである。この場合は、左右のメインフレーム1の前端は、ヘッドパイプ2に突合せて溶着し、その両側の左右のメインフレーム1部分に、筒部10を設けて、前方に開口する開口部3を設けてある。その他は第1図及び第2図に示したものと同一である。尚、前部をカウリング11で覆う場合は、開口部3にホース12を連結して、カウリング11の前面に開口13させる。

しかしして、オートバイを走行させて受ける風は、メインフレーム1の前端の開口部3から、左右の

メインフレーム1内に流れ、更にブリッジパイプ5に流れて、中央後面の出口孔6から吹出す。そしてこの部分に、エアークリーナー7の吸入口8があるので、吸入口8には熱気が殆んど入らず、大気温度の空気を吸入する。このため、吸気効率が低下することなく、エンジンの出力低下をさけることができる。走行による風をエアークリーナー7の吸入口8に導くのに、左右のメインフレーム1とブリッジパイプ5を利用して、特別に構造が複雑になることもなく、安価にでき、左右のメインフレーム1によって、風量も確保できる。

〔考案の効果〕

以上説明したように、この考案は、パイプ製の左右のメインフレームの前部を中央に寄せて前端にヘッドパイプを溶着するものに於て、左右のメインフレームの前部に前方開口部を設け、左右のメインフレーム後部をブリッジパイプで溶着連結して、内部を連通させ、ブリッジパイプの中央後面に出口孔を設け、該出口孔の後側にエアークリーナーの吸入口を配したので、走行による風を左



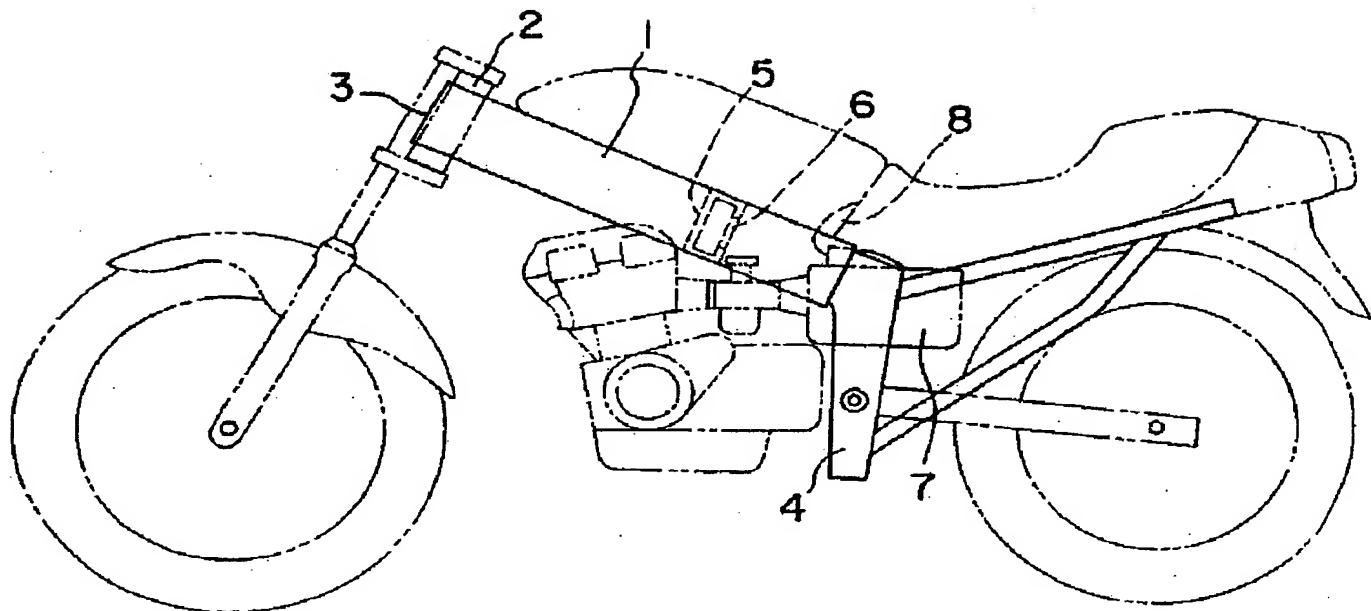
右のメインフレームを通してブリッジパイプ中央後面の出口孔から吹出させ、エアークリーナーの吸入口に近くて、熱気を吸入することが少く、吸気効率の低下が防げて、エンジン出力の低下を防止できる。そして、左右のメインフレーム及びブリッジパイプを利用することによって安価にでき、風量も確保できる。

4. 図面の簡単な説明

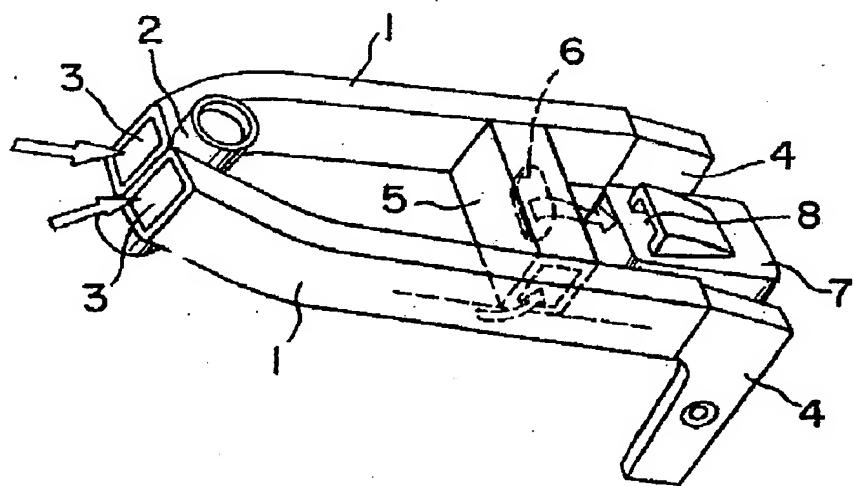
第1図は本考案の一実施例を示す側面図、第2図は同要部斜視図、第3図は本考案の他の実施例を示す斜視図、第4図は本考案の更に他の実施例を示す斜視図である。

1…メインフレーム、2…ヘッドパイプ、3…開口部、5…ブリッジパイプ、6…出口孔、7…エアークリーナー、8…吸入口。

出願人代理人 佐藤一雄



第1図

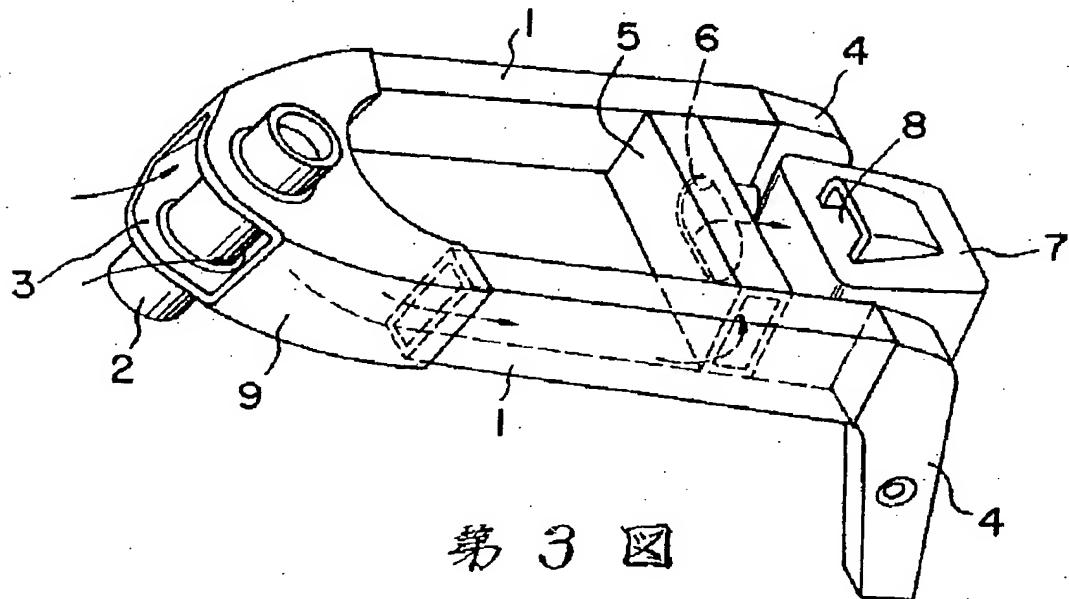


第2図

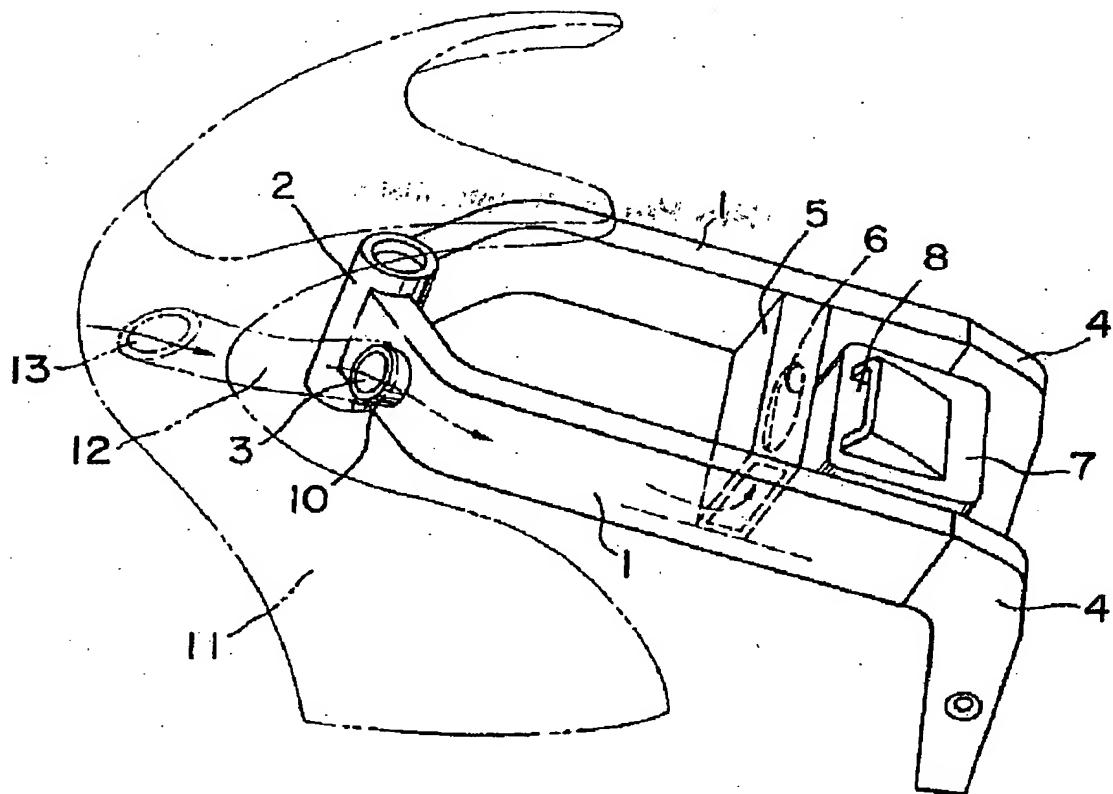
1012

実開63-165884

实用新案登録出願人 佐木自動車工業株式会社
上記代理人 佐藤一雄



第3図



第4図

1013

実用63-166884

実用新案登録出願人 鈴木自動車工業株式会社
上記代理人 佐藤一雄

THIS PAGE BLANK (USPTO)